



gemeente **Oosterhout**

NOTA VOOR DE RAAD

Datum: 18 november 2016	Nummer raadsnota: BI.0160373
Onderwerp: Vaststelling evaluatie en kredietvotatie actualisatie mobiliteitsplan	

Portefeuillehouder: Vissers	Bijlagen: 1. evaluatie mobiliteitsplan 2. bouwstenennotitie actualisatie mobiliteitsplan	Ter inzage: 1.
---------------------------------------	--	--------------------------

Voorstel:

1. de evaluatie van het mobiliteitsplan 2007 – 2015 vaststellen
2. de bouwstenennotitie t.b.v. de actualisatie van het mobiliteitsplan vaststellen
3. een krediet van € 100.000,- ten laste van de vrije reserve beschikbaar stellen t.b.v. de actualisatie van het mobiliteitsplan

Samenvatting

Het mobiliteitsplan bevat beleid en maatregelen gericht op het behouden en verbeteren van de bereikbaarheid van Oosterhout. Uitgangspunt daarbij is dat verbetering van de bereikbaarheid hand in hand moet gaan met de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid. Het huidige mobiliteitsplan dateert uit 2007 en had als planhorizon de periode 2007 – 2015.

Er moet een nieuw mobiliteitsplan worden opgesteld, waarin ook het verkeersveiligheidsbeleid zal worden geïntegreerd. Als opmaat om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan is begin 2016 het huidige mobiliteitsplan geëvalueerd. Daarbij is ook een aantal aandachtspunten benoemd voor het nieuw op te stellen mobiliteitsplan. Voorts is een bouwstenennotitie opgesteld die (gezamenlijk met de evaluatie) het vertrekpunt vormt voor het nieuw op te stellen mobiliteitsplan.

Wij bieden uw raad de evaluatie van het mobiliteitsplan en de bouwstenennotitie ter vaststelling aan. Voorts stellen wij uw raad voor een krediet van € 100.000,- beschikbaar te stellen ten behoeve van de actualisatie van het mobiliteitsplan.

Wat willen we bereiken?

Oosterhout heeft zich de afgelopen decennia ontwikkeld tot een vitale en attractieve woon- en werkgemeente. Een belangrijke factor daarbij is de goede bereikbaarheid van Oosterhout: gelegen aan het kruispunt van de A27 en A59 en dus uitstekend over de weg bereikbaar. Maar ook de ligging aan het Wilhelminakanaal en de goederenspoorlijn naar Weststad dragen bij aan onze bereikbaarheid.

Het mobiliteitsplan bevat beleid en maatregelen gericht op het behouden en verbeteren van de bereikbaarheid van Oosterhout. Uitgangspunt daarbij is dat verbetering van de bereikbaarheid hand in hand moet gaan met de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid. Het huidige mobiliteitsplan dateert uit 2007 en had als planhorizon de periode 2007 – 2015.

Een actueel mobiliteitsbeleid (en –plan) blijft in de toekomst noodzakelijk. De stad blijft zich verder ontwikkelen (zowel ruimtelijk als demografisch) en ook actuele trends en ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld de sterke opkomst van de e-bike) vragen om beleid. Daar komt bij dat ons huidige verkeers- en vervoersysteem ook nog een aantal aandachtspunten kent. Vandaar dat we aan de slag moeten om tot een nieuw mobiliteitsplan te komen. Dit is ook opgenomen in het coalitieakkoord.

Wat gaan we daarvoor doen?

Evaluatie mobiliteitsplan

Als eerste stap om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan is het huidige mobiliteitsplan geëvalueerd.

De rapportage daarvan is bijgevoegd. De evaluatie is uitgevoerd langs 4 lijnen:

- 1) in beeld is gebracht in hoeverre uitvoering is gegeven aan het mobiliteitsplan en de projectenlijst die daarin was opgenomen: wat hebben we gedaan [hoofdstuk 2];
- 2) inzichtelijk is gemaakt wat daarvan de effecten zijn geweest (op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid etc.): wat heeft dat opgeleverd [hoofdstuk 3];
- 3) op basis van (onder andere) de bevindingen uit de enquêtes die periodiek worden afgenomen is de mening van onze klanten (burgers, bezoekers en bedrijven) in kaart gebracht: wat vindt de klant ervan [hoofdstuk 4];
- 4) de belangrijkste beleidswijzigingen van de afgelopen jaren zijn op een rijtje gezet, evenals ontwikkelingen waarvan verwacht mag worden dat ze relevant zijn met het oog op het nieuw op te stellen mobiliteitsplan [hoofdstuk 5].

Ad 1. Wat hebben we gedaan

Gesteld kan worden dat er uitvoering is gegeven aan een groot deel van de projecten en ambities uit het mobiliteitsplan. Een groot aantal knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid is aangepakt (o.a. de aansluiting Pasteurlaan – Bovensteweg en het kruispunt Europaweg – Eikdijk zijn gereconstrueerd) en er is een kwaliteitsslag gemaakt op het gebied van fiets (o.a. uitvoering masterplan fiets) en openbaar vervoer (o.a. invoering HOV en vernieuwing busstation Leijzenhoek). Verder is de nodige aandacht gegeven aan het stimuleren van vervoer over water (aanleg kade Vijf Eiken en deelname aan het samenwerkingsverband havens Midden Brabant) en “mensgerichte maatregelen” op het gebied van verkeersveiligheid en fiets.

Niet alle projecten en ambities zijn gerealiseerd. Deels is bewust afgezien van bepaalde projecten. Deels is dit het gevolg van de keuzes die moesten worden gemaakt als het gaat om beheer, onderhoud en investeringen in onze infrastructuur en de financiële middelen die daarvoor beschikbaar zijn. Verder zijn we voor een aantal opgaven ook afhankelijk van het rijk en de provincie.

Volledigheidshalve dient te worden opgemerkt dat de evaluatie begin 2016 is afgerond. Daardoor zijn de recente ontwikkelingen rond de N629 (keuze voorkeurstracé fase 2) en het knooppunt Hooipolder (het Hooipolderplusplan) niet in het evaluatierapport opgenomen.

Ad 2. Wat heeft dat opgeleverd ?

Als gekeken wordt naar de automobilititeit / belasting van het Oosterhoutse wegennet dan is er over de periode 2007 – 2015 over het algemeen sprake geweest van een afname van de verkeersdruk, mede als gevolg van de economische ontwikkeling van de afgelopen jaren. Slechts op een beperkt aantal wegen is sprake geweest van een toename van de hoeveelheid verkeer. Een toename die over het algemeen ook beperkt (1 à 2%) was. Alleen aan de zuidkant van Oosterhout is een duidelijke toename zichtbaar op de route Bredaseweg (– Burg. Materlaan) – Beneluxweg. Aannemelijk is dat deze toename een gevolg is van de ontwikkeling van woningbouw aan de zuidkant van Teteringen.

De ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers laat een positieve tendens (= afname aantal slachtofferongevallen) zien. Opgemerkt moet daarbij wel worden dat ook de registratiegraad is afgenomen. Ongevallen doen zich verspreid over de gemeente voor; alleen ter hoogte van de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27 is sprake van een concentratie van ongevallen. Ook de Vijf Eikenweg valt in negatieve zin op qua aantal ongevallen.

Vrachtverkeer maakt vooral gebruik van de Bovensteweg en de invalswegen richting de bedrijventerreinen, zoals de Weststadweg, de Vijf Eikenweg en de Statendamweg. Op de overige gemeentelijke wegen is de hoeveelheid vrachtverkeer overwegend (zeer) beperkt. De enige

uitzondering daarop vormt de Provincialeweg door Oosteind waar relatief veel vrachtverkeer (> 5% van de gebruikers van de Provincialeweg is vrachtverkeer) gebruik van maakt. De reden daarvoor is waarschijnlijk gelegen in de aanwezigheid van twee transportbedrijven in Oosteind alsmede het gebruik door agrarisch verkeer.

Het goederenvervoer via het water (binnenvaart) heeft de afgelopen jaren een aanzienlijk groei door maakt; het aantal containers dat in Oosterhout wordt overgeslagen is met ruim 30% toegenomen tot ca. 170.000 TEU (20 voet containers) per jaar. Over (de ontwikkeling) van het goederenvervoer per spoor (goederenspoorlijn Weststad) zijn wegens het ontbreken van voldoende cijfermateriaal geen uitspraken te doen.

Bij een deel van de waargenomen effecten valt een directe relatie te leggen met de uitvoering van het mobiliteitsplan (zoals het aanpakken van een aantal onveilige locaties en aanpassingen in de wegenstructuur). Er zijn echter ook ontwikkelingen geweest die buiten onze invloedssfeer liggen die van invloed zijn geweest op de ontwikkeling van onze (auto)mobiliteit over de afgelopen jaren.

Ad 3. Wat vindt de klant ervan ?

Op basis van (onder andere) de bevindingen uit de gemeentelijke enquêtes die periodiek worden afgenomen, is de mening van onze klanten (burgers, bezoekers en bedrijven) over het verkeers- en vervoerbeleid in kaart gebracht. Dit beeld is echter niet altijd eenduidig.

De buurt- en dorpsenquête die periodiek wordt afgenomen, laat zien dat het oordeel van onze burgers over de verkeersveiligheid een positieve ontwikkeling heeft doormaakt. Het oordeel over het onderhoud van wegen en paden daarentegen laat juist een negatieve trend zien. Als het gaat om het openbaar vervoer, verschilt het oordeel sterk van buurt tot buurt. Opvallend positief oordelen de burgers over de bereikbaarheid van hun wijk. Over het thema verkeersoverlast is op basis van de buurt- en dorpsenquêtes geen eenduidig oordeel te vellen.

Ook het gemeentelijke digipanel (bestaande uit burgers en vertegenwoordigers van bedrijven) is bevestigd, waarbij (o.a.) de streefbeelden uit het mobiliteitsplan in de vorm van stellingen aan het digipanel zijn voorgelegd. Het digipanel oordeelt overwegend positief over de mate waarin de streefbeelden op het gebied van fiets zijn gerealiseerd, waaronder een inhaalslag op het gebied van onderhoud. Beduidend minder positief is het digipanel over de mate waarin het doorgaand verkeer is afgenomen en de belangrijkste doorstromingsknelpunten in het wegennet zijn aangepakt. Over de mate waarin de verkeersveiligheid de afgelopen jaren is verbeterd door uitbreiding van het aantal 30 en 60 km/zones is het digipanel verdeeld. Hetzelfde geldt voor de reacties op de stellingen op het gebied van openbaar vervoer.

Ook van de Oosterhoutse ondernemers worden periodiek de mening in beeld gebracht in de vorm van een bedrijvenenquête. Uit deze enquêtes blijft dat ondernemers over het algemeen tevreden zijn over de bereikbaarheid van de gemeente. Wel wordt specifiek aandacht gevraagd voor knooppunt Hooipolder en de knip in Wilhelminakanaal Zuid. Negatief oordelen de ondernemers (en dan met name de ondernemers in de binnenstad) over parkeren en het verkeersbeleid in het algemeen.

De monitor toerisme geeft onder andere inzicht in de wensen, ervaringen en behoeften van bezoekers van Oosterhout. Hiertoe wordt sinds 2003 periodiek een enquête afgenomen. De monitor toerisme laat zien dat bezoekers positief oordelen over de bereikbaarheid van Oosterhout en de mogelijkheden om fietsen te stallen in de binnenstad. Ten aanzien van het parkeren in de binnenstad zijn de meningen verdeeld.

Ad 4. Ontwikkelingen

(Auto)mobiliteit laat zich maar tot op beperkte hoogte sturen. Economische en technologische ontwikkelingen zijn de afgelopen jaren nadrukkelijk van invloed geweest op ons verkeers- en vervoersysteem en verwacht mag worden dat dat in de toekomst niet anders zal zijn.

De ontwikkeling van de (auto)mobiliteit is ook afhankelijk van de demografische en ruimtelijke ontwikkeling. Als gekeken wordt naar de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Oosterhout, dan ligt het zwaartepunt voor wat betreft woningbouwontwikkelingen aan de westkant van de stad waar zowel

de afbouw van de Contreie als herontwikkeling van de locaties Zwaaihoek en MPO (Wilhelminahaven) voorzien is. Qua bedrijventerreinen ligt het zwaartepunt met de ontwikkeling van de locaties Heihoef en Everdenberg Oost juist aan de oostkant van de stad.

In het (rijks)wegennet is een aantal aanpassingen voorzien in de toekomst. Zo zal de capaciteit van delen van de A27 en de A58 worden uitgebreid. Het gedeelte van de A27 ter hoogte van Oosterhout wordt niet aangepast, maar zal hierdoor wel drukker worden. Als onderdeel van de capaciteitsuitbreiding van de A27 ten noorden van Hooipolder wordt ook het knooppunt Hooipolder gedeeltelijk aangepast. Met name verkeer op het westelijke deel van de A59 is daarbij gebaat en dit zou normaliter moeten leiden tot een afname van het sluipverkeer via het gemeentelijke wegennet. De aanpassing van knooppunt Hooipolder zal daarnaast ook van invloed zijn op het verkeer in Oosterhout Noord aangezien de huidige aansluiting Raamsdonksveer op de A59 komt te vervallen en de Statendamweg wordt doorgetrokken en zal worden aangesloten op de Eendrachtsweg in Raamsdonksveer. Dit zal er toe leiden dat de aansluiting Statendamweg op de A59 en de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27 en de toeleidende wegen zwaarder belast zullen gaan worden.

Ook aan de oostzijde van Oosterhout is een aantal aanpassingen in de wegenstructuur voorzien. Er komt een nieuwe N629 en de Hoogstraat zal voor gemotoriseerd verkeer worden afgesloten ter hoogte van de kruising met de nieuwe N629. Ten behoeve van de ontsluiting van Oosteind zal worden voorzien in een nieuwe verbindingsweg vanaf Ter Horst, richting de Hoogstraat, parallel aan de nieuwe N629. Daarnaast zal als onderdeel van de ontwikkeling van Everdenberg Oost een nieuwe verbindingsweg van het bedrijventerrein naar de (nieuwe) N629 worden gerealiseerd.

Aandachtspunten

De evaluatie is als een eerste aanzet bedoeld om tot een nieuw mobiliteitsplan te komen. Vandaar dat ter afsluiting ook een aantal aandachtspunten benoemd is die een plaats zouden moeten krijgen in het nieuw op te stellen mobiliteitsplan, of althans bij de totstandkoming ervan. Korthedshalve verwijzen wij hiervoor naar paragraaf 6.2. van het evaluatierapport waar deze aandachtspunten zijn opgesomd.

Actualisatie mobiliteitsplan

Ten behoeve van de actualisatie van het mobiliteitsplan hebben wij een projectopdracht vastgesteld. Onderdeel van deze projectopdracht is een zogenaamde bouwstenennotitie. Deze bouwstenennotitie vormt (tezamen met de evaluatie) het vertrekpunt om tot een nieuw mobiliteitsplan te komen.

De bouwstenennotitie (zie bijlage):

- Geeft een overzicht van het relevante beleid en ontwikkelingen die voor de actualisatie van het mobiliteitsplan van belang zijn. Daarbij verdient in het bijzonder de relatie met de op te stellen omgevingsvisie en "stadsvisie" aandacht [hoofdstuk 2];
- Gaat in op het waarom van het nieuwe mobiliteitsplan. Dit in de vorm van keuzes die moeten worden gemaakt [hoofdstuk 2];
- Geeft een overzicht van relevante actoren die bij tot standkoming van het nieuwe mobiliteitsplan zouden moeten worden betrokken [hoofdstuk 3];
- Beschrijft het financiële kader [hoofdstuk 4];
- Geeft een globale beschrijving van het proces voor de totstandkoming van het nieuwe mobiliteitsplan en het beoogde resultaat [hoofdstuk 5].

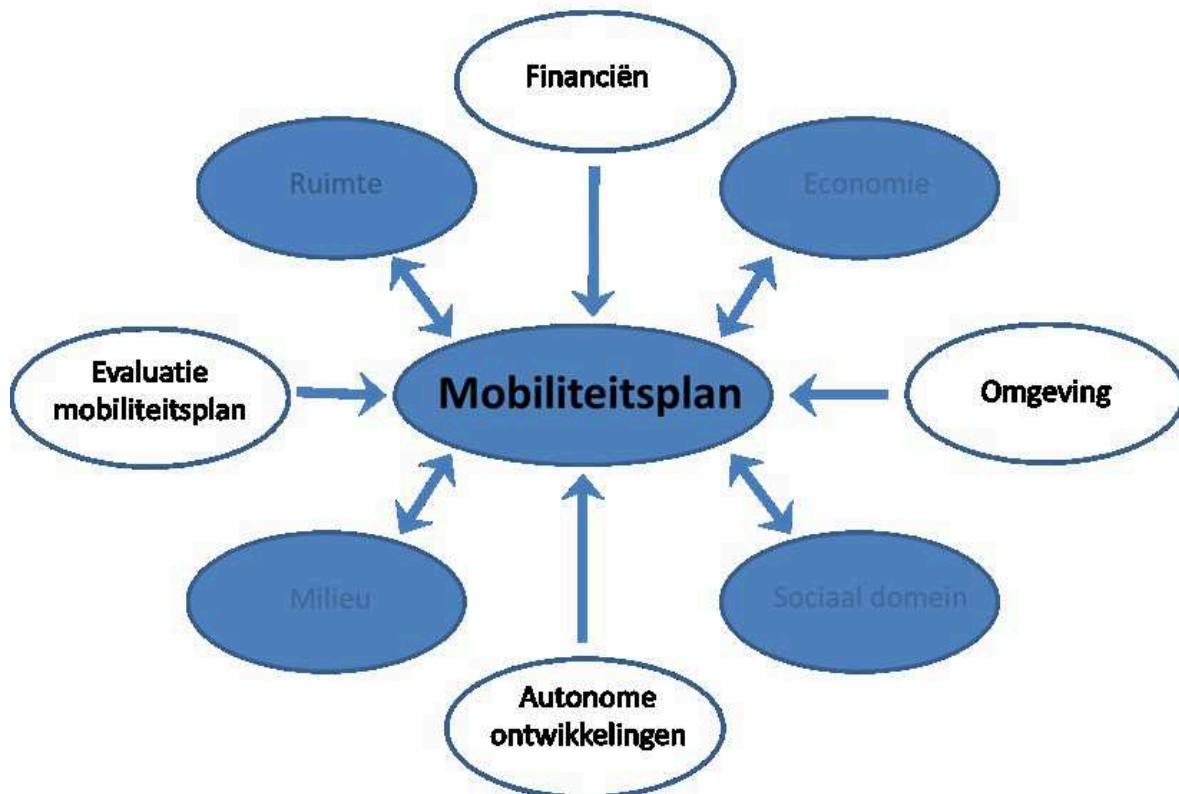
De bouwstenennotitie geeft op hoofdlijnen een beschrijving van het proces dat zal worden doorlopen om tot een geactualiseerd mobiliteitsplan te komen. De komende maanden zal dit proces verder worden uitgewerkt. Hiertoe zullen gesprekken worden gevoerd met advies- en ingenieursbureaus en een aantal andere gemeenten die recent hun verkeers- en vervoerbeleid hebben geactualiseerd. E.e.a. moet er in resulteren dat er begin 2017 een plan van aanpak ligt waarin het proces om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan verder is geconcretiseerd. Wij zullen dit ook ter informatie naar uw raad sturen.

Met de feitelijk actualisatie van het mobiliteitsplan zal in het voorjaar 2017 wordt gestart. De doorlooptijd bedraagt ruim een jaar. Na de zomervakantie 2017 zal het visiedeel ter vaststelling aan uw raad worden aangeboden. Aansluitend zal het uitvoeringsdeel worden opgesteld (voor zover

mogelijk gebeurt dat al deels parallel aan het opstellen van het visiedeel). Streven is dat dit voor de zomer 2018 wordt vastgesteld door uw raad.

Het beoogde resultaat, is een geactualiseerd mobiliteitsplan:

- waarbij de te maken keuzes die benoemd zijn in hoofdstuk 2 van de bouwstenennotitie, leidend zijn;
- waarin wordt voorgesorteerd op de nieuwe omgevingswet en -visie;
- waarin een afweging wordt gemaakt tussen uiteenlopende sectorale belangen, wensen en eisen vanuit de omgeving, het oplossen van bestaande knelpunten en het anticiperen op toekomstige ontwikkelingen en de financiële mogelijkheden.



Het resultaat dat wij voor ogen hebben bestaat uit een “visiedeel” en een “uitvoeringsdeel”, welke afzonderlijk aan uw raad ter vaststelling zullen worden aangeboden. Voor wat betreft de planhorizon voor het visiedeel gaan we uit van de periode tot en met 2030, analoog aan de structuurvisie en de nog op te stellen omgevingsvisie. In het visiedeel wordt de koers voor de komende jaren vastgelegd en wordt de focus bepaald. De keuzes die moeten worden gemaakt op strategisch en tactisch niveau (zie hoofdstuk 2 van de bouwstenennotitie) staan daarbij centraal. Uit het visiedeel zal ook moeten blijken welke opgaven er gegeven de gekozen koers liggen. Ter onderbouwing daarvan wordt een “foto” gemaakt van zowel de huidige situatie als de te verwachten situatie in 2030.

De vertaling van de opgaven uit het visiedeel naar concrete maatregelen en de programmering ervan vindt plaats in het uitvoeringsdeel. Voor het uitvoeringsdeel ligt een kortere planhorizon voor de hand (bv. 5 jaar). Dit biedt flexibiliteit en maakt tussentijdse bijstelling mogelijk.

Voorts dient het geactualiseerde mobiliteitsplan breder te zijn dan uitsluitend de fysieke, infrastructuurle kant. In het nieuwe mobiliteitsplan dient ook aandacht te zijn voor “het voertuig” en “de gebruiker”. Daarbij zijn ook zaken als gedrag, communicatie en handhaving van belang.

Wij stellen uw raad voor om de evaluatie en bouwstenennotitie vast te stellen. Voorts stellen wij u voor het krediet dat is gereserveerd voor de actualisatie van het mobiliteitsplan beschikbaar te stellen, zodat de aanbestedingsprocedure (t.b.v. inhuur externe ondersteuning) in gang kan worden gezet en in het voorjaar 2017 de actualisatie van het mobiliteitsplan daadwerkelijk ter hand kan worden genomen.

Het proces om te komen tot een nieuw mobiliteitsplan met bijbehorend maatregelenpakket neemt naar verwachting ruim een jaar in beslag. Dit betekent niet dat er gedurende die periode geen ingrepen in onze infrastructuur te verwachten zijn. Zo is voorzien dat er dit jaar nog een besluit moet vallen over de aanpak van de rotonde bromtol en wordt in 2017 gestart met de eerste fase van de reconstructie van de N629. Daarnaast voorziet ook het JOR 2017 in de nodige onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden (w.o. naar verwachting ook de reconstructie van de Meerpaal). Verder loopt er vanuit de projecten Zwaaiikom en Wilhelminahaven een studie naar het functioneren van de kruispunten van de Bredaseweg op de centrumring (en oplossingsrichtingen daarvoor) en wordt gezamenlijk met rijkswaterstaat en provincie gestudeerd op de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27.

Wat mag het kosten?

In de begroting 2016 is een bedrag van € 100.000,- gereserveerd ten laste van de vrije reserve voor de actualisatie van het mobiliteitsplan. Dit bedrag moet worden gevoteerd door uw raad.

De middelen zullen worden ingezet voor externe ondersteuning. Het gaat dan om ondersteuning voor procesbegeleiding, penvoering en een stuk inhoudelijke inbreng / expertise. Daarnaast zullen ook berekeningen met het verkeersmodel moeten worden uitgevoerd waaraan kosten zijn verbonden.

In de bouwstenennotitie (hoofdstuk 4) wordt daarnaast ook het financiële perspectief geschetst. Op voorhand lijkt er weinig tot geen ruimte voor nieuwe investeringen. De onderhouds- en investeringsbudgetten die er zijn, zijn hard nodig om (sober) beheer en onderhoud te kunnen uitvoeren en laten geen ruimte meer voor investeringen in nieuwe voorzieningen op of reconstructie van de hoofdwegstructuur. Naast de structurele beheer- en onderhoudsbudgetten beschikt de gemeente ook nog over de reserve infrastructurele werken. Deze reserve heeft een omvang van ca. € 9 miljoen. Het overgrote deel van de middelen binnen deze reserve is echter gereserveerd.

E.e.a. betekent dat op het moment dat uit het mobiliteitsplan nieuwe majeure investeringen volgen, hetzij reeds voorziene investeringen t.i.v. de reserve infrastructurele werken dienen te worden heroverwogen (voor zover mogelijk), hetzij dat hierover een integrale afweging zal moeten gaan plaatsvinden in het kader van de totale begrotingscyclus.

Op welke manier is/wordt vormgegeven aan burgerparticipatie?

Als het aankomt op verkeer heeft iedereen er mee te maken en heeft ook iedereen er verstand van (althans een mening over). Bij het actualiseren van het mobiliteitsplan hebben we derhalve met een groot aantal partijen te maken. Deze zijn benoemd in hoofdstuk 3 van de bouwstenennotitie. Al deze partijen zullen betrokken worden bij de actualisatie van het mobiliteitsplan. De wijze waarop dat zal gebeuren, zal echter van partij tot partij verschillen en zal nader worden uitgewerkt in het nog op te stellen plan van aanpak.



gemeente **Oosterhout**

BESLUIT VAN DE RAAD

Nummer: BI.0160373

DE RAAD VAN DE GEMEENTE OOSTERHOUT;

Gelezen het voorstel van het college van 7 november 2016

BESLUIT:

1. de evaluatie van het mobiliteitsplan 2007 – 2015 vast te stellen
2. de bouwstenennotitie t.b.v. de actualisatie van het mobiliteitsplan vast te stellen
3. een krediet van € 100.000,- ten laste van de vrije reserve beschikbaar te stellen t.b.v. de actualisatie van het mobiliteitsplan

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 13 december 2016.

DE RAAD VOORNOEMD,

, voorzitter

, griffier